Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9293**

17. Wahlperiode 11. 04. 2012

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Paul Schäfer (Köln), Jan van Aken, Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/9124 –

Legalisierung von privaten bewaffneten Sicherheits- und Militärdienstleistern

Vorbemerkung der Fragesteller

Gegenwärtig arbeitet die Bundesregierung an einem Gesetzentwurf, der den Einsatz von „Privaten Bewaffneten Sicherheitsfirmen" (PBS) an Bord von Schiffen ermöglichen soll, die unter deutscher Flagge fahren. Die Entscheidung der Bundesregierung kommt zu einer Zeit, in der unter anderem das Internationale Komitee des Roten Kreuzes, die Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa und die Vereinten Nationen versuchen, angesichts der vielen negativen Erfahrungen mit bewaffneten Sicherheits- und Militärdienstleistern, z. B. in Angola, Sierra Leone oder Irak, die Risiken, die mit dieser Art von Dienstleistung verbunden sind, einzudämmen. Die Initiative der Bundesregierung läuft auf das genaue Gegenteil heraus. Mit dieser Initiative würde erstmals in Deutschland der Einsatz von bewaffneten Militär- und Sicherheitsdienstleistungsunternehmen außerhalb Deutschlands legalisiert werden. Diese Unternehmen würden ihre Waffen dann nicht im Auftrag und unter Kontrolle der Bundesregierung einsetzen, sondern im Auftrag und im Interesse von anderen Unternehmen. Damit unterläuft die Bundesregierung sämtliche Bemühungen auf internationaler Ebene die Rolle von Söldnern und militärischen Dienstleistern zu beschränken.

Der Ansatz, die Sicherheit des Seeverkehrs außerhalb Deutschlands durch private Sicherheitsunternehmen bzw. Söldner, die für Geld bereit sind Schiffe mit Waffengewalt zu sichern, wirft eine Reihe von Fragen auf, denen die Bundesregierung bisher ausgewichen ist.

1. Wie viele Schiffe umfassen die Handelsflotten der deutschen Reedereien, und unter den Flaggen welcher Staaten fahren diese Schiffe?

Im Februar 2012 umfassten die Handelsflotten der deutschen Reedereien (ab 100 Bruttoraumzahl, nationale und internationale Fahrt) 3 668 Schiffe. Davon fuhren 517 Schiffe unter deutscher Flagge. Diese Daten sind inklusive der Verteilung auf die verschiedenen Flaggen monatlich aktualisiert auf der Website

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie vom 10. April 2012 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

der Bundesanstalt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu finden (www.bsh.de, Link: Schifffahrt, Berufsschifffahrt, Deutsche Handelsflotte).

2. Wie viele Handelsschiffe fahren gegenwärtig unter deutscher Flagge?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

3. Wie viele Handelsschiffe unter deutscher Flagge haben in den letzten fünf Jahren das Einsatzgebiet der EU-Militäroperation Atalanta durchquert (bitte nach Jahren aufgeschlüsselt)?

4. Wie viele Handelsschiffe unter deutscher Flagge befinden sich im Durchschnitt zu jedem Zeitpunkt im Einsatzgebiet der EU-Militäroperation Atalanta?

Speziell für das Einsatzgebiet der EU-Militäroperation Atalanta werden keine Verkehrsbewegungen von Schiffen unter deutscher Flagge erfasst. Seit 2010 werden über das LRIT-System (LRIT = Long-Range Identification and Tracking) lediglich alle Schiffe unter deutscher Flagge erfasst, die das Hochrisikogebiet für Piraterie des Indischen Ozeans nebst angrenzenden Seegebieten befahren. Danach haben dieses Gebiet unter deutscher Flagge im Jahr 2010 688 und im Jahr 2011 1 243 Schiffe passiert.

5. Wie viele Fischereifahrzeuge für die große Hochseefischerei gehören deutschen Unternehmen, und unter den Flaggen welcher Staaten fahren diese Schiffe?

Unter deutscher Flagge sind derzeit neun Fischereifahrzeuge der großen Hochseefischerei registriert, die in Deutschland ansässigen Unternehmen gehören. Von diesen Fahrzeugen war keines in den letzten Jahren im Gebiet der Atalanta-Mission aktiv. Über Fischereifahrzeuge, die unter anderen Flaggen registriert sind, liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

6. Wie viele deutsche Reedereien setzen nach Kenntnis der Bundesregierung bereits bewaffnete Sicherheitsdienste an Bord ihrer Schiffe ein, und wie beurteilt die Bundesregierung diese Entwicklung in den letzten Jahren?

Laut Auskünften des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) setzen inzwischen viele Reeder als zusätzliche Maßnahme zum Schutz gegen Piraterie auf besonders gefährdeten Schiffen private Sicherheitsfirmen ein. Genaue Zahlen – auch hinsichtlich der Frage, unter welcher Flagge die durch private Sicherheitsfirmen geschützten Schiffe fahren – sind der Bundesregierung nicht bekannt.

Der Einsatz von privaten Sicherheitskräften kann nach Ansicht der Bundesregierung eine sinnvolle Ergänzung zu anderen Maßnahmen, insbesondere der Einhaltung der Best Management Practices sein, um die Sicherheit der Besatzung und eines Schiffes vor Piraterieangriffen zu erhöhen. Bislang ist nach den Informationen, die der Bundesregierung vorliegen, noch kein Schiff mit privaten Sicherheitskräften an Bord entführt worden.

7. Auf wie vielen Schiffen unter deutscher Flagge werden derzeit wie viele bewaffnete Sicherheitskräfte eingesetzt (bitte mit Nennung des jeweiligen Unternehmens)?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

8. Auf wie vielen Schiffen deutscher Reeder, die nicht unter deutscher Flagge fahren, werden derzeit wie viele bewaffnete Sicherheitskräfte eingesetzt (bitte mit Nennung des jeweiligen Unternehmens)?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

9. Welche Nationalität hat das Sicherheitspersonal, das bislang auf Schiffen der deutschen Reeder eingesetzt worden ist?

Nach Informationen des VDR handelt es sich zu einem großen Teil um ausländische, insbesondere britische Unternehmen. Genauere Informationen liegen der Bundesregierung nicht vor.

10. Welche Waffen werden von den bewaffneten Sicherheitsdiensten an Bord von Schiffen deutscher Reedereien mitgeführt?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

11. Auf welcher Rechtsgrundlage und unter welchen Umständen dürfen diese bewaffneten Sicherheitsdienste, die auf Schiffen unter deutscher Flagge eingesetzt werden, derzeit an Bord Gewalt anwenden, und welche Vorschriften müssen bei dem Einsatz von Gewalt beachtet werden?

Es gelten die besonderen Bestimmungen des Seemannsgesetzes an Bord eines Schiffes unter deutscher Flagge. Daneben stehen den Mitarbeitern von privaten Sicherheitsdiensten die jedermann gegen unmittelbare rechtswidrige Angriffe zustehenden Abwehrrechte zu, insbesondere das strafrechtliche Notwehr- und Nothilferecht.

12. Welche Art der Bewaffnung für diese Sicherheitsdienste ist gegenwärtig nach deutschen Gesetzen erlaubt (bitte unter Auflistung der Waffenkategorien)?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/9278 wird verwiesen.

Die Waffenkategorien ergeben sich aus der Anlage zur EU-Waffenrichtlinie 91/477/EWG und Anlage 1 Abschnitt 3 zum Waffengesetz:

Kategorie A – Verbotene Feuerwaffen

1. Militärische Waffen und Abschussgeräte mit Sprengwirkung;
2. vollautomatische Feuerwaffen;
3. als anderer Gegenstand getarnte Feuerwaffen;
4. panzerbrechende Munition, Munition mit Spreng- und Brandsätzen sowie Geschosse für diese Munition;

5. Pistolen- und Revolvermunition mit Expansivgeschossen sowie Geschosse für diese Munition mit Ausnahme solcher für Jagd- und Sportwaffen von Personen, die zur Benutzung dieser Waffen befugt sind.

Kategorie B – Genehmigungspflichtige Feuerwaffen

1. Halbautomatische Kurz-Feuerwaffen und kurze Repetier-Feuerwaffen;
2. kurze Einzellader-Feuerwaffen für Munition mit Zentralfeuerzündung;
3. kurze Einzellader-Feuerwaffen für Munition mit Randfeuerzündung mit einer Gesamtlänge von weniger als 28 cm;
4. halbautomatische Lang-Feuerwaffen, deren Magazin und Patronenlager mehr als drei Patronen aufnehmen kann;
5. halbautomatische Lang-Feuerwaffen, deren Magazin und Patronenlager nicht mehr als drei Patronen aufnehmen kann, deren Magazin auswechselbar ist und bei denen nicht sichergestellt ist, dass sie mit allgemein gebräuchlichen Werkzeugen nicht zu Waffen, deren Magazin und Patronenlager mehr als drei Patronen aufnehmen kann, umgebaut werden können;
6. lange Repetier-Feuerwaffen und halbautomatische Feuerwaffen mit glattem Lauf, deren Lauf nicht länger als 60 cm ist;
7. zivile halbautomatische Feuerwaffen, die wie vollautomatische Kriegswaffen aussehen.

Kategorie C – Meldepflichtige Feuerwaffen

1. Andere lange Repetier-Feuerwaffen als die, die unter Kategorie B Nummer 6 aufgeführt sind;
2. lange Einzellader-Feuerwaffen mit gezogenem Lauf/gezogenen Läufen;
3. andere halbautomatische Lang-Feuerwaffen als die, die unter Kategorie B Nummern 4 bis 7 aufgeführt sind;
4. kurze Einzellader-Feuerwaffen für Munition mit Randfeuerzündung, ab einer Gesamtlänge von 28 cm.

Kategorie D – Sonstige Feuerwaffen

1. Lange Einzellader-Feuerwaffen mit glattem Lauf/glatten Läufen.

Soweit Waffen der Kategorie A nicht dem Gesetz über die Kontrolle von Kriegswaffen unterliegen, bedarf jeglicher Umgang mit diesen Waffen einer Ausnahmegenehmigung durch das Bundeskriminalamt nach den § 2 Absatz 3 und § 40 Absatz 4 des Waffengesetzes.

13. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung bislang gesammelt über den Einsatz von privaten Sicherheitsunternehmen auf Schiffen zur Abwehr von Piratenangriffen?

Es wird geschätzt, dass weltweit circa 160 bis 180 Sicherheitsunternehmen maritime Sicherheitsdienstleistungen anbieten. Die Mehrzahl dieser Unternehmen hat ihren Sitz im Ausland. Bislang ist nach den Informationen, die der Bundesregierung vorliegen, noch kein Schiff mit privaten Sicherheitskräften an Bord entführt worden.

14. Falls keine Erkenntnisse gesammelt worden sind, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

15. Hält die Bundesregierung einen solchen Einsatz für notwendig und wünschenswert?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

16. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen bewaffnetes Sicherheitspersonal an Bord von Schiffen deutscher Reedereien von Schusswaffen Gebrauch gemacht haben und andere Menschen verletzt oder getötet haben?

Wenn ja, was waren jeweils die Umstände des Waffengebrauchs?

Der Bundesregierung sind derartige Vorkommnisse nicht bekannt.

17. Welche Vorschriften existieren für die Meldung von Waffeneinsatz auf Schiffen deutscher Reedereien?

Es gibt keine speziellen Meldeverpflichtungen auf Schiffen, die unter deutscher Flagge fahren.

18. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass ein Waffeneinsatz von Privatpersonen und Personal von Sicherheitsunternehmen an Bord von Schiffen deutscher Reedereien zumindest zu einem Ermittlungsverfahren führen muss, und

Die Staatsanwaltschaft hat nach § 160 Absatz 1 der Strafprozessordnung (StPO) zur Entschließung darüber, ob öffentliche Klage erheben zu ist, den Sachverhalt zu erforschen, sobald sie durch eine Anzeige oder auf anderem Wege von dem Verdacht einer Straftat Kenntnis erlangt. Der von der Frage zugrunde gelegte Sachverhalt muss deshalb nicht zwangsläufig zu einem strafrechtlichen Ermittlungsverfahren führen.

a) wenn ja, wie wurde dies bislang gewährleistet;

Auf die Antwort zu Frage 18 wird Bezug genommen. Der Bundesregierung liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Strafverfolgungsbehörden der in der Antwort zu Frage 18 dargestellten Verpflichtung nicht nachkommen.

b) wenn nicht, warum nicht?

Auf die Antworten zu den Fragen 18 und 18a wird Bezug genommen.

19. Wie soll das Zertifizierungsverfahren für den Einsatz von privaten bewaffneten Sicherheitskräften gegenwärtig nach Vorstellung der Bundesregierung aussehen, und welche Regierungsbehörden sollen daran beteiligt werden?

Die Bundesregierung plant eine Neuregelung in der Gewerbeordnung (GewO) zur Zulassung von privaten bewaffneten Sicherheitskräften. Zuständig für die Erteilung der Zulassung soll das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkon-

trolle (BAFA) im Benehmen mit der Bundespolizei sein. Die Anforderungen an die Zulassung und das Zulassungsverfahren sollen in einer Rechtsverordnung, die vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlassen werden soll, konkretisiert werden. Das Zulassungsverfahren soll sich an den Empfehlungen der International Maritime Organization orientieren und eine unternehmensbezogene Prüfung vorsehen.

20. Welche Überlegungen stellt die Bundesregierung derzeit an, um einheitliche Ausbildungsstandards von „Privaten Bewaffneten Sicherheitskräften“ (PBS) für die Begleitung von Schiffen unter deutscher Flagge festzulegen und zu überwachen?

Unternehmen, die zukünftig eine Zulassung nach der Gewerbeordnung beantragen wollen, sollen beispielsweise nachweisen müssen, dass durch ihre betriebliche Organisation und Verfahrensabläufe gewährleistet ist, dass nur fachlich geeignete und zuverlässige Personen eingesetzt werden. Die erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse sollen in einer Rechtsverordnung festgelegt werden. Hierbei sollen auch die besonderen Anforderungen an die Bewachungsaufgaben auf Seeschiffen wie nautische, maritime und technische Kenntnisse, die Fähigkeit des Erkennens und Einschätzens von Gefahrensituationen oder Deeskalationstechniken berücksichtigt werden.

21. Welche Bundesministerien und Behörden sollen an der Ausbildung beteiligt sein?

Im Rahmen des Zulassungsverfahrens selbst sollen keine konkret zu besuchenden Schulungen vorgeschrieben werden.

22. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Durchführung der Ausbildung und des Zertifizierungsverfahrens?

Die Kosten für das Zulassungsverfahren werden derzeit ermittelt. Es ist vorgesehen, diese durch Gebühren auf die Antragsteller umzuschlagen.

23. Wie beurteilt die Bundesregierung das Risiko, dass im Falle der Beteiligung der Bundespolizei im Rahmen des Ausbildungsverfahrens auch ein Know-how-Transfer an private Unternehmen stattfindet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

24. Inwiefern wird bei den Zulassungs- bzw. Zertifizierungsverfahren geprüft, ob das Unternehmen

    a) aufgrund anderer Verträge oder der Einbindung in andere Unternehmensstrukturen (z. B. durch Joint Ventures oder Tochtergesellschaften) in einem Interessenskonflikt steht;

    b) in der Vergangenheit direkt oder indirekt an der unrechtmäßigen Tötung oder Verletzung von Personen beteiligt war;

c) Personal einsetzt, welches in der Vergangenheit an Verbrechen beteiligt war?

Im Rahmen der noch zu erstellenden Rechtsverordnung soll geregelt werden, wie diese Sachverhalte angemessen im Zulassungsverfahren berücksichtigt werden können.

25. Wie beurteilt die Bundesregierung das Risiko, dass die zugelassenen bzw. zertifizierten Unternehmen sowohl Personalrekrutierung, Waffenbeschaffung und -transport als auch andere organisatorische Aufgaben an andere Firmen auslagern?

Ein Unternehmen wird im Zulassungsverfahren umfangreiche Nachweise in Bezug auf die betriebliche Organisation vorlegen müssen (vgl. Antwort zu Frage 20), die auch die Auswahl des Personals oder waffenrechtliche Themen betreffen. Durch die Verlagerung von Aufgaben an Dritte kann sich ein Unternehmen nicht von seiner Verantwortung befreien, dass die Anforderungen des Zulassungsverfahrens erfüllt werden müssen.

26. Wie will die Bundesregierung in diesen Fällen gewährleisten, dass das Personal den vereinbarten Kriterien entspricht, und wie sollen Verstöße dieser Personen gegen deutsche Vorschriften und Gesetze durch nichtdeutsche Staatsbürger und ausländische Unternehmen geahndet werden?

Eine fortlaufende Überwachung und Aufsicht der Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen ist nicht möglich. Daher soll die Zulassung zeitlich befristet werden, um regelmäßig im Rahmen einer erneuten Prüfung sicherstellen zu können, ob ein Bewachungsunternehmen die Zulassungsvoraussetzungen weiter erfüllt. Werden Verstöße eines Bewachungsunternehmens bekannt, kann die Zulassung entzogen werden. Ordnungswidrigkeiten sollen zudem bußgeldbewehrt sein.

27. Wie will die Bundesregierung gewährleisten, dass bei den Einsätzen von PBS auf Schiffen unter deutscher Flagge die rechtlichen Bestimmungen zum Einsatz von Gewalt gegen Dritte eingehalten werden, und über welche Instrumentarien verfügt die Bundesregierung, zeitnah ein Ermittlungsverfahren durchzuführen und mutmaßliche Straftäter in Gewahrsam zu nehmen?

Im Rahmen des Zulassungsverfahrens werden die antragstellenden Unternehmen nachweisen müssen, dass das eingesetzte Personal die rechtlichen Bestimmungen zum Einsatz von Gewalt gegen Dritte kennt und auch zu dessen Einhaltung angewiesen wird. Im Falle von Verletzungen von rechtlichen Bestimmungen beim Einsatz von Gewalt obliegt die Strafverfolgung grundsätzlich den Justizbehörden der Länder.

28. Welche Maßnahmen zur wirksamen und verhältnismäßigen Abwehr von Piratenangriffen sollen den PBS auf deutschen Schiffen erlaubt werden, und auf welcher rechtlichen Grundlage beruhen diese jeweils?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 31, 34 und 43 verwiesen.

29. Sollen PBS auch Gewaltmaßnahmen zur vorbeugenden Verteidigung ergreifen dürfen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 31, 34 und 43 verwiesen.

30. Dürfen die PBS diese Maßnahmen nur in internationalen Gewässern anwenden oder auch in den Küstengewässern souveräner Staaten, und wenn ja, unter welchen Bedingungen?

Soweit deutsches Recht im Einzelfall anwendbar ist, wird insbesondere auf die Antworten zu den Fragen 31, 34 und 43 verwiesen. Zu Fragen nach ausländischem Recht kann die Bundesregierung nicht Stellung nehmen.

31. Wer darf diese Maßnahmen anordnen, und wie soll gewährleistet werden, dass er für diese Entscheidung qualifiziert ist?

Nach § 106 des Seemannsgesetzes steht dem Kapitän die oberste Anordnungsbefugnis und damit auch die Letztentscheidungsbefugnis gegenüber den privaten Sicherheitskräften als sonstige an Bord tätigen Personen zu.

Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) hat unter deutscher Mitwirkung (zurzeit noch vorläufige) Leitlinien zum Einsatz von bewaffnetem privaten Sicherheitspersonal (MSC.1/Circ. 1405/Rev. 1) ausgearbeitet. Danach sollen die Reeder vor Einschiffung der Sicherheitskräfte sicherstellen, dass der Kapitän und auch die Besatzung in ihre diesbezüglichen Aufgaben und Pflichten eingewiesen und Übungen durchgeführt werden. Nach der geplanten Änderung der See-Eigensicherungsverordnung wird der Einsatz von privaten bewaffneten Sicherheitskräften nur dann zulässig sein, wenn sich dieser an den IMO-Leitlinien ausrichtet. Die Genehmigung des von den Reedern zu beantragenden Zusatzes zu dem Gefahrenabwehrplan auf dem Schiff bezüglich des Einsatzes von privaten bewaffneten Sicherheitskräften wird u. a. davon abhängig gemacht, dass der Gefahrenbeauftragte im Unternehmen dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie verantwortlich erklärt, die Einhaltung dieser Leitlinien sicherzustellen.

32. Welche Rolle soll bei diesen Prozessen der Kapitän des Schiffes spielen, und wie wird gewährleistet, dass er für diese Aufgaben ausreichend vorbereitet ist?

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.

33. Sollen die PBS nach Auffassung der Bundesregierung auch mit hoheitlichen Aufgaben beliehen werden, und darf der Kapitän Aufgaben an die PBS übertragen?

Eine Beleihung von PBS ist nicht beabsichtigt. Die sich aus § 106 des Seemannsgesetzes ergebende Bordgewalt des Kapitäns entspricht dem Völkerrecht. Eine Übertragung von Letztverantwortung für Maßnahmen der Gefahrenabwehr an Bord an private Sicherheitskräfte wäre mit geltendem Recht nicht vereinbar.

34. Inwieweit wird das Einsatzspektrum von Gewaltmitteln durch PBS an Bord von Schiffen durch das sogenannte Jedermannsrecht (§ 127 Absatz 1 der Strafprozessordnung) abgedeckt?

Die in § 127 Absatz 1 der Strafprozessordnung für jedermann geregelte Befugnis, jemanden, der auf frischer Tat betroffen oder verfolgt wird, vorläufig festzunehmen, wenn dieser der Flucht verdächtig ist oder seine Identität nicht sofort festgestellt werden kann, gilt, soweit die Strafprozessordnung an Bord von Schiffen anwendbar ist, an Bord solcher Schiffe im gleichen Umfang wie auf deutschem Festland.

35. Hält die Bundesregierung eine Neuregelung der Strafprozessordnung für notwendig?

Für die Bundesregierung ergibt sich kein Anlass für eine Neuregelung der Strafprozessordnung.

36. Welche Art der Bewaffnung soll in Zukunft den zertifizierten PBS zur Verfügung stehen, und welche Konsequenzen hat dies für das Genehmigungsverfahren für die Verbringung dieser Waffen gemäß dem Gesetz über die Kontrolle von Kriegswaffen und dem Außenwirtschaftsgesetz?

Vom Grundsatz her ist eine Bewaffnung mit allen dem Waffengesetz unterliegenden Waffen möglich, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Erlaubnis vorliegen. Für die Ausstattung mit Waffen nach Anhang 2 Abschnitt 1 zum Waffengesetz (verbotene Waffen) wäre eine Ausnahmegenehmigung des Bundeskriminalamtes erforderlich. Der Einsatz von Waffen, die unter das Kriegswaffenkontrollgesetz fallen, wird nicht erlaubt. Genehmigungsverfahren erfolgen nach den Bestimmungen des Waffenrechts und des Außenwirtschaftsrechts.

37. Wie soll die Kontrolle darüber gewährleistet werden, dass die von PBS ins Ausland verbrachten Waffen auch wieder zurück nach Deutschland gebracht werden?

Durch Auflagen bei der Genehmigungserteilung kann festgelegt werden, dass die Rückverbringung der ausgeführten Waffen innerhalb einer bestimmten Frist nachzuweisen ist. Dies entspricht der üblichen Praxis im Außenwirtschaftsrecht bei temporären Ausfuhren.

38. Sollen nach Auffassung der Bundesregierung alle Schiffe unter deutscher Flagge das Recht auf den Einsatz von PBS an Bord haben, wie z. B. auch die Fischereiflotten oder Kreuzfahrtschiffe, oder soll das Recht nur auf Frachtschiffe beschränkt bleiben (bitte mit Begründung)?

Das Zulassungsverfahren soll sowohl für in Deutschland als auch für im Ausland niedergelassene Bewachungsunternehmen gelten, die ihre Dienstleistungen auf Schiffen unter deutscher Flagge seewärts der Begrenzung der ausschließlichen Wirtschaftszone erbringen wollen.

39. Welche Unterstützungsverpflichtung hat die Bundeswehr für in Not geratene Angestellte von PBS an Bord von Schiffen?

Völkerrechtlich besteht für die Schifffahrt auf See die Pflicht zur Hilfeleistung. Jeder Staat verpflichtet den Kapitän oder den Kommandanten eines seine Flagge führenden Schiffes, soweit dieser ohne ernste Gefährdung des Schiffes, der Besatzung oder der Fahrgäste dazu imstande ist, jeder Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten und darüber hinaus so schnell wie möglich Personen in Seenot zu Hilfe zu eilen, wenn er von ihrem Hilfsbedürfnis Kenntnis erhält, soweit diese Handlung vernünftigerweise von ihm erwartet werden kann.

40. Wer sollte nach Auffassung der Bundesregierung berechtigt sein, im konkreten Fall den PBS den Befehl bzw. die Erlaubnis für die Anwendung von Gewalt an Bord eines Schiffes zu geben?

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.

41. Wer trägt die rechtliche Verantwortung für den Einsatz von Waffen an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge, und wer übernimmt die Haftung für das Verhalten der PBS auf diesen Schiffen auch gegenüber Dritten?

Das Verhalten des Kapitäns wie auch das der PBS ist im Einzelfall haftungsrechtlich nach den einschlägigen Rechtsnormen zu überprüfen.

Die Letztentscheidungsbefugnis an Bord hat nach Völkerrecht sowie nach § 106 des Seemannsgesetzes der Kapitän. Gemäß § 106 Absatz 2 des Seemannsgesetzes ist der Kapitän verpflichtet, für die Erhaltung der Ordnung und Sicherheit an Bord zu sorgen. Er ist berechtigt, die dazu notwendigen Maßnahmen zu treffen. Droht Menschen oder dem Schiff eine unmittelbare Gefahr, kann der Kapitän die zur Abwendung der Gefahr gegebenen Anordnungen notfalls mit den erforderlichen Zwangsmitteln durchsetzen.

Nach § 109 Absatz 1 des Seemannsgesetzes müssen die Besatzungsmitglieder den Kapitän dabei unterstützen. Diese Verpflichtung haben ebenfalls die an Bord befindlichen privaten Sicherheitskräfte.

Ob dem Kapitän eine schuldhafte Pflichtverletzung, etwa durch Überschreitung seiner Befugnisse oder eine falsche Einschätzung der Lage, vorgeworfen werden kann, beurteilt sich nach den Umständen des Einzelfalls, wobei die Beratung durch die privaten bewaffneten Sicherheitskräfte von wesentlicher Bedeutung sein wird und bei Piratenangriffen die besondere Notwehrlage berücksichtigt werden muss.

42. Wer haftet bei Verstößen der PBS gegen die Gesetze des Flaggenstaates oder des Küstenstaates im Hinblick (z. B. Waffengesetze) und bei Ladungs- und Personenschäden?

Auch hier ist eine Prüfung des Einzelfalls anhand der einschlägigen Rechtsnormen entweder des Flaggen- oder des Küstenstaates vorzunehmen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 41 verwiesen.

43. Dürfen die PBS mutmaßliche Piraten festnehmen bzw. an Bord festhalten, und wenn ja, welche rechtlichen Bestimmungen gelten für die Behandlung der Gefangenen an Bord?

Auf die Antwort zu Frage 34 wird verwiesen. Die Sicherheitsdienste müssen die Piraten dem Kapitän als Inhaber der Bordgewalt übergeben. Er hat dann nach § 106 Absatz 3 des Seemannsgesetzes die Befugnis zur vorübergehenden Festnahme der Piraten. Diese kann – falls erforderlich – solange aufrechterhalten werden, bis die mutmaßlichen Piraten im nächsten Hafen den Strafverfolgungsbehörden übergeben werden können.

44. Unter welchen Bedingungen dürfen von PBS festgesetzte mutmaßliche Piraten an welche Dritte ausgehändigt werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 43 verwiesen.

45. Welche Möglichkeiten haben Personen, die von PBS verletzt worden sind, oder deren Boote durch die PBS zerstört worden sind, und die Angehörigen von durch PBS getöteten Personen, vor deutschen Gerichten ein Verfahren gegen die deutschen Reeder, das PBS und die im konkreten Fall verantwortlichen Personen anzustrengen, und wer ist gegebenenfalls für die Haftung und Zahlung von Entschädigungen verantwortlich?

Beklagte mit Wohnsitz bzw. Sitz in Deutschland können wegen zivilrechtlicher Ansprüche aus unerlaubter Handlung in Sachverhalten mit Auslandsberührung vor den örtlich zuständigen deutschen Gerichten in Anspruch genommen werden (Artikel 2 Absatz 1 VO [EG] Nr. 44/2001).

Gemäß Artikel 92 Absatz 1 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (Bundesgesetzblatt 1994 II S. 1798 ff.) unterstehen Schiffe auf hoher See ausschließlich der Hoheitsgewalt des Flaggenstaates.

Sofern im Einzelfall deutsches Recht zur Anwendung kommt, ist grundsätzlich der Verursacher des Schadens nach den Regeln der unerlaubten Handlung für den konkret eingetretenen Schaden verantwortlich, sofern er diesen zurechenbar, rechtswidrig und schuldhaft herbeigeführt hat. Ferner kann nach § 831 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) auch der Geschäftsherr für den Schaden ersatzpflichtig sein, den der Verrichtungsgehilfe in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zugefügt hat. Die Ersatzpflicht des Geschäftsherrn tritt jedoch nicht ein, wenn er bei der Auswahl und Überwachung des Verrichtungsgehilfen sorgfaltsgemäß gehandelt hat, § 831 Absatz 1 Satz 2 BGB. Geschäftsherr können, je nach Lage des Einzelfalls, sowohl die Reeder als auch das PBS sein.

46. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass PBS aufgrund der besonderen Umstände der Seefahrt in einem weitgehend kontrollfreien Raum agieren können, der sogar eine nachträgliche Überprüfung der Rechtmäßigkeit des Verhaltens erschwert?

Wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Die geplante Einführung eines Zulassungsverfahrens für PBS in Verbindung mit in der See-Eigensicherungsverordnung geplanten Maßnahmen soll auch vor dem Hintergrund erfolgen, dass faktisch eine Überprüfung der eingesetzten Sicherheitskräfte an Bord nur sehr eingeschränkt möglich ist.

47. Wie beurteilt die Bundesregierung die Notwendigkeit einer verpflichtenden Videodokumentation für die PBS-Einsätze?

Die Bundesregierung hält diese Maßnahme, die auch in den IMO-Richtlinien nicht vorgesehen ist, nicht für erforderlich.

48. Gilt nach Auffassung der Bundesregierung auch auf Hoher See an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge das Prinzip der Verhältnismäßigkeit bei der Anwendung von Gewaltmitteln, und wenn ja, gilt dies auch für PBS, und wie will die Bundesregierung dies kontrollieren?

Auf Schiffen unter deutscher Flagge ist deutsches Recht anzuwenden. Es ist vorgesehen, dass PBS über konkrete Einsätze Protokoll führen und Einsatzberichte an deutsche Behörden übermitteln müssen.

49. Inwiefern unterscheiden sich die Grundlagen von Bundeswehrpersonal, Polizeipersonal und privaten Sicherheitskräften beim Einsatz von Gewalt auf Hoher See?

Die Bundeswehr kann im Rahmen der EU-geführten Operation Atalanta alle erforderlichen Maßnahmen einschließlich der Anwendung militärischer Gewalt zur Bekämpfung der Piraterie vor der Küste Somalias ergreifen. Die Anwendung militärischer Gewalt wird spezifiziert durch die geltenden Einsatzregeln und erfolgt auf der Grundlage des Völkerrechts. Zur Anwendung kommen insoweit das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 und die hinsichtlich der Pirateriebekämpfung vor der Küste Somalias einschlägigen Resolutionen des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen in Verbindung mit der entsprechenden Gemeinsamen Aktion und den diese modifizierenden Beschlüssen des Rates der Europäischen Union. Die Beteiligung bewaffneter deutscher Streitkräfte an dieser Operation unterliegt der in der Vergangenheit regelmäßig erneuerten Zustimmung des Deutschen Bundestages und erfolgt im Rahmen und nach den Regeln eines Systems gegenseitiger kollektiver Sicherheit im Sinne des Artikels 24 Absatz 2 des Grundgesetzes. Auf hoher See kann die Bundespolizei zur Abwehr allgemeinpolizeilicher Gefahren oder zur Verfolgung von Straftaten gegen Schiffe unter deutscher Flagge einschreiten (Flaggenstaatsprinzip). Der Einsatz unmittelbaren Zwangs ist dabei möglich. Zudem können weitere aus dem Seerechtsübereinkommen resultierende Befugnisse wie beispielsweise das Aufbringen eines Seeräuberschiffs oder das Recht zum Betreten zur Überprüfung der Berechtigung eines Schiffes zur Flaggenführung ausgeübt werden.

Privaten bewaffneten Sicherheitskräften kommen keine den staatlichen Kräften entsprechende Befugnisse zur Anwendung von Gewalt zu, weil sie nicht Angehörige von Streitkräften und Polizei sind. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 11, 31, 34 und 43 verwiesen.

50. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass für PBS die restriktivsten Regeln gelten sollten, die auch für Wachpersonal in Deutschland gelten, und wenn ja, wie soll dies gewährleistet werden, wenn nicht, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 20 wird verwiesen. Die Erteilung der Zulassung für das Bewachungsgewerbe auf Seeschiffen soll – anders als im Rahmen des § 34a der Gewerbeordnung für das Bewachungsgewerbe – nicht auf der Grundlage von personenbezogenen Kriterien, sondern auf der Grundlage eines unternehmensbezogenen Ansatzes erfolgen. Die Voraussetzungen für die Erteilung

der Zulassung sollen sich an den Empfehlungen der IMO orientieren und die Besonderheiten der maritimen Dienstleistungserbringung berücksichtigen.

51. Wie bewertet die Bundesregierung das Risiko, dass mit der Zulassung von PBS auf Schiffen ein Präzedenzfall geschaffen wird für die weitere Legalisierung dieser Art von bewaffneten Einsätzen privater Unternehmen an Land?

Die Bundesregierung sieht kein Risiko für einen Präzedenzfall. Der Einsatz von Sicherheitspersonal auf Schiffen stellt eine Sondersituation dar, die einer besonderen Regelung bedarf. Die Leistungen werden auf hoher See erbracht, wo im Notfall anders als im Binnenland nicht mit der schnellen Unterstützung durch hoheitliche Kräften gerechnet werden kann.

52. Sieht die Bundesregierung einen Handlungsbedarf angesichts der Tatsache, dass deutsche Reedereien ohne jegliche Kontrolle der Bundesregierung auf ihren Schiffen, die nicht unter deutscher Flagge fahren, bewaffnetes Sicherheitspersonal einsetzen dürfen?

Auf die Antwort zu Frage 53 wird verwiesen.

53. Wer haftet für das Fehlverhalten des bewaffneten Sicherheitspersonals an Bord von Schiffen deutscher Reedereien, die nicht unter deutscher Flagge fahren?

Gemäß Artikel 92 Absatz 1 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 (BGBl. 1994 II S. 1798 ff.) unterstehen Schiffe auf hoher See ausschließlich der Hoheitsgewalt des Flaggenstaates. Es gilt damit das Recht des jeweiligen Flaggenstaates. Zu Haftungsfragen nach ausländischem Recht kann die Bundesregierung nicht Stellung nehmen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333